lich, — welche Geld billig macht, in demselben Grade dahin wirkt, Kapitals-Anlagen von neuen Unternehmungen abzuhalten. Die schwierige Aufgabe ist, die goldene Mittelstrasse einzuschlagen, d. h. gesunde, solide kaufmännische Unternehmungen ins Leben zu rufen, ohne solche in übertriebene Spekulation und dem Hazardspiel ähnliche Folgen ausarten zu lassen. Viele kleine Kapitalisten haben sehr hart leiden müssen, weil sie, mit geringer Zinseneinnahme nicht zufrieden, Anlagen suchten, welche ihnen das Doppelte und mehr einbringen sollten. Es war ähnlich so nach dem in Eisenbahn-Aktien eingetretenen panischen Schrecken in 1846—47, während bei der Krisis in 1857 die Verluste meistens auf das handeltreibende Publikum fielen. Wenn allgemeines Vertrauen über eine gewisse Grenze der Klugheit hinaus ausgedehnt wird und wenn auf diesem Vertrauen der Kredit beruht, ohne welchen gute Unternehmungen nicht bestehen können, so muss dieser Kredit zusammenstürzen, wie es eben in diesem Jahre geschehen ist. Die alte gesunde Praxis, dass durch Ansammlung von gespartem Erwerb Wohlstand gegründet wird, hatte man aus dem Gesichte verloren und an Stelle dessen dem Grundsaz gehuldigt, dass vermittelst des ausgedehntesten Kredits und jeder nur erdenklichen Form desselben schneller als durch Ersparen Reichthümer zu erwerben seien. — .... Die Folge der Strikes ist, dass besonders in der Fabrikation von Eisenwaaren, Eisenbahnwagen und anderen Industriezweigen, worin dem englischen Fabrikanten bisher nicht beizukommen war, er jezt höchst gefährlicher Konkurrenz im Auslande begegnet, die seinen Wohlstand bedeutend zu beeinträchtigen droht. Zu Bauten bestimmte Hölzer, welche früher im rohen Zustande hergebracht wurden, sollen jetzt schon in fertigem zugeschnittenem Zustande eingeführt werden, um der Nothwendigkeit überhoben zu sein, von hiesigen Arbeitern Gebrauch zu machen. (Preuss. Hdlsarch. 1867, II. Bd. S. 99 ff.)

—e. **Der Schiffs- und Waaren-Verkehr auf der Donau und ihren Nebenflüssen.** — Aus verschiedenen Zusammenstellungen über die Schifffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen („Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik, 13. Jahrg. 4. Heft, S. 261") ergibt sich, dass der Verkehr auf diesem Fluss seiner Ausdehnung nach zweifacher Art ist. — Die erste Art ist der rein locale Verkehr, welcher sich an jedem bedeutenderen Landungsplaze als Mittelpunkt entwickelt und je nach der Grösse dieses Ortes bald grössere bald geringere Dimensionen aufweist; dahin gehören die Wochen- und Jahrmarktsfuhren, die Victualienschiffe, die Stell- und Botenfuhren, welchen man in Straubing, Deggendorf, Vilshofen, Linz, Wien, Gran, Pest und an noch weiter abwärts gelegenen Landungsorten begegnet. Die Gegenstände, welche diese Art des Verkehrs umfasst, sind grösstentheils Lebensmittel, dann Brennholz und Baumaterialien; die Fahrzeuge, welche ihn vermitteln,

Ruderschiffe kleinerer Gattung, welche nicht selten auch zur gelegentlichen Personenbeförderung dienen. — Von weit grösserer Bedeutung und erheblicheren Dimensionen dagegen ist der durch die Donau und ihre Zuflüsse vermittelte eigentliche Handelsverkehr, welcher den Güteraustausch in einer Mannigfaltigkeit und Massenhaftigkeit vollführt, die sich aus den höchst verschiedenartigen Produktions- und Culturverhältnissen der in dem Stromgebiete der Donau liegenden Länder zur Genüge erklären. Denn nicht nur die an dem Hauptstrome selbst gelegenen Länderstriche benüzen diese natürliche Verkehrsbahn zur Verwerthung ihrer, wegen des grossen Gewichts oder Volumens bei verhältnissmässig geringem Werthe auf die billige Wasserstrasse naturgemäss zur Verwendung angewiesenen, Producte, sondern es führen ihr auch die zahlreichen in die Donau einmündenden Nebengewässer die verschiedenen Erzeugnisse der von ihnen durchzogenen Länder zu. Neben dem Brenn- und Bauholz, das alle diese Zuflüsse an die Donau bringen, hat fast jeder derselben ein eigenthümliches Verkehrsobject, welches den durch ihn vermittelten Frachtenverkehr charakterisirt. Wie die Iller und die Traun Ladenzeug, der Inn hydraulischen Kalk, die Salzach Salz der Donau zuführen, so bringen die Waag Eisen und Holzgeräthe, die Theiss und Maros Getreide und Salz, die Drau Binderholz auf die Donau. Die Einwirkung dieser Nebenflüsse auf den Verkehr des Hauptstromes lässt sich im grossen Ganzen aus diesen charakteristischen Objecten entnehmen. Die auf der Iller verfrachteten Waaren gehen nicht weiter als bis Dillingen, der Lech führt der Donau nur leere Flösse zu, die Waaren vom Inn und von der Salzach gehen zum Theile nach Passau, zum Theile nach Oberösterreich und in einem geringen Bruchtheile nach Wien und Pesth; das Salz von der Traun gelangt nach Stein, Kornneuburg, Stockerau, während die auf demselben Flusse geförderten Laden, Kälber und Victualien grösstentheils nach Wien kommen. Das Brennholz von der March gelangt nicht zur Donau, so wenig wie die Eisen und Holzwaaren von der Enns, mit Ausnahme der als Flösse versendeten Baumstämme. Dagegen gelangt das Schnittmaterial von der Waag donauaufwärts bis Raab, abwärts bis Komorn und Pesth; dahin kommt auch das auf ihr versendete Roheisen, Kupfer und Gerbholz, während die Holzgeräthe grösstentheils auf dem Jahrmarkte zu Szered bleiben. Die Gran führt Schindeln, Eisen und Blei nach Gran und Pest, die Drau hauptsächlich Binderholz und Eisenbahnschwellen, dann Brennholz der Donau zu, auf welcher ersteres stromaufwärts nach Pest und Wien, lezteres stromabwärts und durch den Franzens-Canal in die holzarmen Donau- und Theissgegenden Ungarns gelangt. Viel weiter gestreckt aber sind die Grenzen für das auf der Theiss und Maros verschiffte Getreide und Salz; während lezteres auf der Drau bis Teresovac, auf der Save bis Gradiska und auf der Donau aufwärts bis Mohács, abwärts bis Belgrad und Pancsova

gelangt, wird ersteres von Dampf- und Ruderschiffen nach allen Stationen der mittleren und oberen Donau, der Drau und Save verführt, und bildet so ziemlich das einzige Verkehrsobject von Bedeutung, welches sich auf der ganzen mittleren und auf dem grössten Theile der oberen Donau bewegt. Die Save endlich wirkt auf den Donauverkehr nur in soferne ein, als sie selbst einen Ausweg für das Getreide Ungarns und die Fassdauben Slavoniens eröffnet, durch ihren Nebenfluss, die Sann, aber den südlichen Bezirken Steiermarks die Verwerthung des daselbst erzeugten Schnittmaterials bis nach Semlin und Belgrad, auch weiter nach den Donaufürstenthümern hinab, ermöglicht. — Während sich in dieser Weise der Verkehr auf den Nebenflüssen gestaltet und in den Donauhandel belebend eingreift, theilt sich der Güterverkehr auf dem Hauptstrome selbst nach den Grenzen, innerhalb deren er sich bewegt, nach der Transportart, durch welche er vermittelt wird, und nach den Gegenständen, die er umfasst, in zwei grosse Gruppen. Die erste dieser Gruppen bildet der durch die Dampfschifffahrt bewerkstelligte Waarenverkehr; er ist nicht nur der ausgedehntere, indem er von Donauwörth bis zur Sulinamündung und über diese hinaus nach Odessa und Constantinopel reicht, und somit den internationalen Donauhandel repräsentirt, sondern auch der Qualität der Frachten nach bedeutendere, indem er neben dem Getreide den weitaus grössten Theil der auf der Donau versendeten, mit dem Namen „Kaufmannsgüter“ bezeichneten werthvolleren Rohprodukte und Halbfabrikate des Ostens und die Kunst- und Industrie-Erzeugnisse des Westens umfasst. Die zweite Gruppe bildet der durch die Ruderschifffahrt auf der oberen und mittleren Donau, und durch die Ruder- und Segelschifffahrt auf der unteren Strecke derselben vermittelte Verkehr; derselbe ist den ihm anvertrauten Waaren nach beschränkt und auch in seiner örtlichen Ausdehnung durch die Stromverhältnisse begrenzt. Er umfasst die voluminösen Verkehrsobjecte, wie Brenn-, Bau- und Werkholz, Getreide, Salz, Kohlen, Steine, Ziegel und Kalk, werthvollere Gegenstände („Kaufmannsgüter“) nur in verhältnissmässig geringer Menge. Eine Ausnahme hiervon macht der Verkehr durch Segelschiffe an der unteren Donau, wo See- und Flussschifffahrt zusammenfallen, und wo die Rohprodukte der Moldau und Walachei die Rückfracht, und zugleich die Gegenleistung für die dahin importirten Industrie-Erzeugnisse des Westens bilden; dieser Verkehr ist ein internationaler im Gegensaze zu dem Binnenverkehr auf der mittleren und oberen Donau. Wie diese selbst durch die Stromschnellen oberhalb Orsova und durch die Katarakte des eisernen Thores von der unteren Strecke geschieden ist, so findet auch der durch die Ruderschifffahrt vermittelte Verkehr an diesen Schifffahrtshindernissen seine Grenze; es erklärt sich daraus, wesshalb dieser Verkehr lediglich ein Binnenverkehr ist und sich auf der mittleren Donau von Osten nach Westen, auf der oberen Donau von Westen nach

Osten hauptsächlich bewegt, wo sich beide Richtungen in den Haupt-Handels- und Consumtionsorten der Donau (Linz, Wien, Pesth) begegnen. Eine Ausnahme hiervon macht der Verkehr auf dem Donau-Main-Canale, welcher in beiden Richtungen einen Verkehr von nahezu gleichen Dimensionen vermittelt. — Es zeigt sich ein entschiedenes Ueberwiegen der in der Thalfahrt verkehrenden Fahrzeuge (55,318 von 67,330,518 Ctrn. Tragfähigkeit) über die in der Bergfahrt vorkommenden (27,941 von 40,970,884 Ctrn. Tragfähigkeit). Dies erklärt sich aus der sehr bedeutenden Anzahl von Flössen, die nur in der Thalfahrt verkehren, dann auch aus den der Bergfahrt auf der oberen Donaustrecke minder günstigen Stromverhältnissen; das Verhältniss der Thal- zur Bergfahrt gestaltete sich auf den einzelnen Strecken in nachstehender Weise.

Fasst man das allein Ausschlag gebende Moment, die Tragfähigkeit der Fahrzeuge, ins Auge, so zeigt sich, dass das Verhältniss der Thalfahrt auf diesen drei Strecken zur Bergfahrt sich stellt:

auf der Strecke von Ulm bis Pressburg wie 324:100,
„ „ „ „ Pressburg bis Orsova wie 106:100,
„ „ „ „ Orsova bis zur Sulinamündung wie 123:100.

Der durch die Ruder-, Dampf- und Segelschifffahrt vermittelte Waarenverkehr an sämmtlichen in die Erhebung einbezogenen Donaulandungsorten erreichte im Jahre 1865 die bedeutende Höhe von 58,360,928 Ctrn. an Getreide, Holz und Kaufmannsgütern, und 7,925,501 Stück Bäume, Bretter, Latten, Ziegel, Steine etc.; hiervon entfielen auf die Landungsorte von

Ulm bis Pressburg	24,251,353 Centner	und	3,682,747 Stück,
Pressburg bis Orsova . . .	24,062,057 „	„	2,716,867 „
Orsova bis zur Sulinamündung	10,047,518 „	„	1,525,887 „
zusammen	58,360,928 Centner	und	7,925,501 Stück.

Der Getreideverkehr betrug 31,395,062 Ctr., 29,5 Procent des gesammten (nach der Gewichtsmenge bestimmten) Waarenverkehrs auf der Donau und ihren Nebenflüssen. Den grössten Getreideverkehr hatten: Makó mit 2,758,000 Ctrn., Sissek mit 2,674,435 Ctr., Szegedin mit 2,504,147 Ctr., Raab mit 2,525,216 Ctr., Ibraila mit 2,186,366 Ctr., Galatz mit 1,726,226 Ctr., Pesth mit 1,602,970 Ctr., Titel mit 1,530,966 Ctr., Arad mit 1,515,800 Ctr., Sulina mit 1,288,607 Ctr., Semlin mit 1,255,076 Ctr., Wien mit 1,079,392 Ctr.

—e. **Zur Statistik der Stadt Paris.** — Nach dem annuaire d'éc. politique 1867 wurden im Seinedepartement 1852—1866 80,055 Neubauten aufgeführt und 19,030 Einreissungen vorgenommen. System Haussmann! — Das Stadtbudget für 1867 zählt 241 Mill. Einnahmen, davon ordentliche 143, worunter 98½ Mill. Octroi, Ausgaben 241 Mill., worunter 96 Mill. ordentliche und unter lezteren 13,7 Mill. für die Polizei-